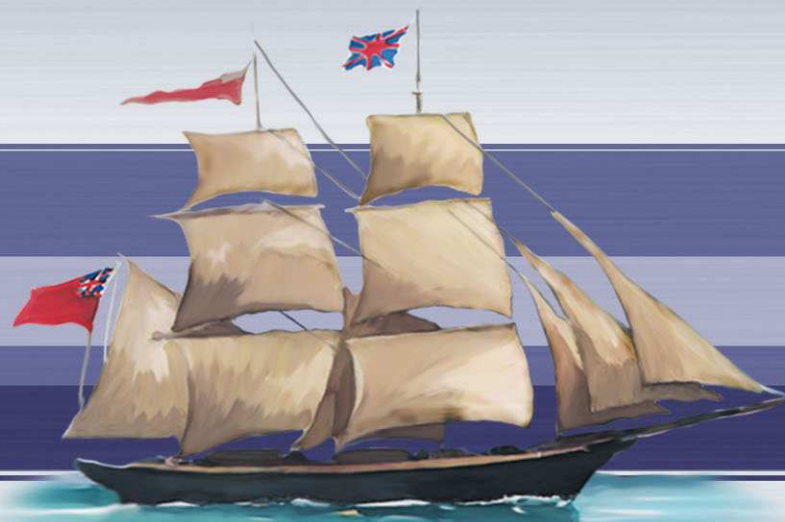


Flash News



Genova, 19 Febbraio 2018
No. 1781

Fonti:

Burke & Novi S.r.l.
Il Sole 24 Ore
Il Messaggero Marittimo
Corriere dei Trasporti
La Gazzetta Marittima
Lloyd's List
Lloyd's Ship Manager
Fairplay Shipping Weekly
Trade Winds – International Shipping Gazette
Journal pour le Transport International
Shipping News International
The Journal of Commerce (European edition)
B.P. Statistical Review of World Energy
H.P. Drewry: Shipping, Statistics & Economics
Intertanko port information & bunkers
International Bulk Journal
Lloyd's List Containers

ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 7 (12/16 Febbraio 2018) CISTERNE

Le speranze di una maggiore attività per le VLCC (oltre 200.000 dwt) nel Golfo Arabo, in previsione delle festività cinesi non si sono materializzate e, sebbene la settimana abbia visto un buon volume iniziale, il ritmo si è indebolito e i noli per le destinazioni del Far East si sono attestati per le unità moderne poco al di sopra di Ws 40 (equivalente base timecharter a circa 7.750 dollari al giorno) e Ws 32 per quelle più vecchie. Per le destinazioni occidentali i noli sono rimasti bloccati a meno di Ws 20. L'eccesso di disponibilità continua ad essere un problema per la prossima settimana e anche oltre. In West Africa i noli delle VLCC hanno ricalcato quelli del mercato principale attestandosi a Ws 41,5 per il Far East e intorno a 2 milioni di dollari lumpsum per i viaggi dall'Angola alla costa occidentale indiana. Considerazioni sui tempi di zavorra potrebbero far aumentare le opportunità nella prossima settimana, ma è quasi certo che i noli non si sposteranno fin tanto che il mercato mediorientale non migliorerà. Nell'area dei Caraibi, inizialmente le VLCC hanno dovuto accettare noli più bassi sino a 2,4 milioni di dollari lumpsum per la costa occidentale indiana e 3,1 milioni di dollari lumpsum per Singapore ma, dopo che le navi più pronte sono state assorbite i noli hanno recuperato 300.000 dollari sui valori precedenti. Da notare che una VLCC ha caricato per la prima volta direttamente al terminal LOOP nel Golfo americano un carico per il Far East. In Mare del Nord l'interesse nelle VLCC è stato debole, ma un nolo di 3,7 milioni di dollari lumpsum è stato fissato per greggio Hound Point/Corea del Sud e un nolo teorico di 2,75 milioni di dollari lumpsum per il fueloil Rotterdam/Singapore. Per le **Suezmax** (125.000-200.000 dwt), l'inutile resistenza degli armatori non ha impedito ai noli di scendere ulteriormente intorno a Ws 50 (equivalente a circa 7.250 dollari al giorno) per tutte le opzioni dell'Atlantico. In Mediterraneo-Mar Nero, nonostante un programma di caricazione dal Mar Nero più consistente del solito, la presenza di navi è stata troppo superiore alla domanda e i noli sono scesi a Ws 67,5 per i viaggi verso le destinazioni europee e 2,4 milioni di dollari lumpsum per la Cina. Nel Golfo Arabo la domanda è diminuita nel corso della settimana e i noli sono scesi ulteriormente a Ws 57,5 per il Far East e meno di Ws 25 per le destinazioni occidentali, senza che si possa sperare in una prossima inversione di tendenza. Le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) non sono riuscite a migliorare i noli dal Mare del Nord che sono scesi a Ws 87,5 (equivalente a circa -2.500 dollari al giorno) per i viaggi inter-UK Cont. e Ws 70 per le caricazioni nel Baltico con 100.000 tonn. di carico, senza alcun segnale di ripresa in vista. In Mediterraneo la domanda ha subito una riduzione e le Aframax hanno chiuso la settimana per i viaggi cross-Med. a Ws 87,5. Nel mercato dei Caraibi, grazie alle interruzioni per la nebbia nel Golfo americano, le Aframax sono riuscite a far risalire i noli a Ws 110, livello che potrebbe essere mantenuto ancora per qualche giorno ma, una

volta normalizzata la situazione, si faranno sentire nuovamente le pressioni al ribasso. Nel segmento delle **Product Tanker** pulite, le Medium Range (25.000-55.000 dwt) hanno ottenuto a inizio settimana un buon livello di domanda dal Nord Europa sia per la costa atlantica americana che per West Africa ma da metà settimana molte navi sono cadute sui soggetti e le pressioni sugli armatori sono aumentate. I noli sono scesi a Ws 155 (equivalenti a 12.250 dollari al giorno) per gli Stati Uniti e Ws 170 per il West Africa. L'unica possibilità di miglioramento è limitata alle navi con classe ghiacci. Ad est di Suez, le Large Range hanno avuto una settimana incerta con i noli delle LR1 rafforzati e quelli delle LR2 in calo. Per le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) i noli per la nafta Golfo Arabo/Giappone sono scesi a Ws 85 (equivalente a circa 5.000 dollari al giorno) e per il jet fuel Golfo Arabo/UK Cont. a 1,5 milioni di dollari lumpsum. Le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt), invece, hanno recuperato 7,5 punti Worldscale per la nafta a Ws 112,5 (pari a 8.250 dollari al giorno) e 1,20 milioni di dollari lumpsum per il jet fuel. Febbraio si presenta più attivo ma l'accumulo di LR2 richiederà del tempo per essere assorbito.

CARICO SECCO

L'inizio delle festività cinesi ha portato una diminuzione di attività per le **Capesize** (150.000-180.000 dwt). Il Baltic Capesize Index ha chiuso la settimana a 1608, 182 punti in meno rispetto alla settimana precedente. Nei primi giorni della settimana il mercato ha mostrato un certo nervosismo che ha indotto armatori ed operatori di navi pronte a ridurre le loro richieste di nolo, ma in chiusura si è avuta una maggiore stabilità, in particolare in Far East. I noli base viaggio dall'Australia occidentale alla Cina, dopo aver perso vari cent di dollaro, si sono stabilizzati a USD 6,40-6,50 per tonnellata. L'attività base timecharter è stata più lenta, si riporta un nolo non confermato di USD 12.000 al giorno per un round voyage, ma a inizio settimana la *Aqua Splendor* (175.589 dwt costr. 2012) relet Noble era stata fissata con consegna Liuheng 16/20 febbraio trip via Port Hedland riconsegna Cina a USD 14.000 al giorno per conto Oldendorff. I noli dal Brasile alla Cina sono rimasti intorno a USD 16,00 per tonn. per date pronte, bassi USD 16,00 per prima metà marzo e alti USD 16,00 per date più oltre. Più a nord, i carichi sia attraverso l'Atlantico che i fronthaul sono diminuiti e i noleggiatori si sono limitati a fissare solo lo stretto necessario. La rotta Puerto Bolivar/Rotterdam ha visto noli base viaggio in brusca caduta a bassi USD 8,00 per tonn., mentre base timecharter sono stati più vicini a USD 11.000 che a USD 12.000 al giorno. Il numero limitato dei fronthaul ha impedito ai noli di superare bassi USD 20.000 al giorno per consegna Europa nordoccidentale e destinazioni del Far East. Una moderna nave da 179.000 dwt sarebbe stata fissata a inizio settimana da Gibilterra per trip verso il Far East a un nolo significativamente inferiore a USD 25.000 al giorno. Il mercato cartaceo continua a rimanere stabile per date future e l'attività a periodo è stata limitata, sebbene un relet di Koch

Shipping, *Great Jin* (175.868 dwt costr. 2010), sia stato fissato da NYK con consegna pronta Tobata per 5-7 mesi al 103% della media Baltic Exchange delle 5 rotte timecharter. Da notare che Koch Shipping aveva fissato la nave poco più di una settimana fa per circa un anno a USD 18.750 al giorno. Per le **Panamax** (70.000-95.000 dwt), nonostante le festività del nuovo anno lunare, è prevalso l'ottimismo che il mercato abbia toccato il fondo e il prossimo movimento sarà al rialzo non appena si tornerà in pieno al lavoro. E' proseguita l'attività a periodo e una moderna Kamsarmax è stata fissata per un anno con consegna India al nolo stabile di USD 13.250 al giorno. Sono stati conclusi anche altri noleggi per breve periodo poiché il mercato cartaceo è migliorato ed è tornata la fiducia. In Atlantico si sono avuti numerosi fissati da costa orientale Sud America per la maggior parte per date di marzo, mentre alcune delle navi arrivate in febbraio sono costrette ad attendere i prossimi carichi. Le Kamsarmax sono state fissate a USD 14.500 al giorno più USD 450.000 bb per date di inizio marzo e viaggi verso il Far East. Sono stati fissati anche vari viaggi in Atlantico ma nel nord il mercato è stato sotto tono per la limitata domanda di minerale principalmente dal Baltico. Il Pacifico ha continuato a vedere navi offerte a rate più basse per noleggi di riposizionamento, ma un più equilibrato rapporto navi/carichi unitamente al miglioramento del mercato cartaceo e maggiore attività da costa orientale Sud America, ha reso complessivamente più fiduciosi gli armatori.

COMPRAVENDITA

Il mercato della compravendita, in linea con le settimane precedenti, non si è mostrato particolarmente attivo registrando un esiguo numero di transazioni. Per quanto concerne il settore delle Tankers, parrebbe che l'unità *MV ROSA TOMASOS* (37,155 DWT - Blt. 2003 Hyundai - Burmeister & Wain - IMO III / 8.971 ldt) sia stata venduta per circa USD 8.5 MLN ad acquirenti al momento non resi noti. Sembrerebbe inoltre che gli armatori Principal Maritime abbiano venduto la *MT PRINCIMAR EQUINOX* (19,976 DWT - Blt. 2012 Ningbo - Man-Burmeister & Wain - St. Steel / 16 grds), l'ultima unità appartenente alla propria flotta, a compratori di Singapore per USD 15.1 MLN. Con riferimento al mercato delle Bulk Carriers, da evidenziare la vendita della *MV SOUTH TRADER* (181,343 DWT - Blt. 2014 Koyo - Man-Burmeister & Wain - 9/9 stive/boccaporte) a compratori al momento non noti per circa USD 36 MLN. Si segnala inoltre che le Kamsarmax *MV EMERALD DONGJI* e *MV EMERALD BAISHA* (81,480 DWT - Blt. 2015 Zhejiang - Man-Burmeister & Wain - 7/7 stive/boccaporte) parrebbero essere state vendute per circa USD 23 MLN ciascuna. Tra le altre da evidenziare che armatori di Hong Kong, al momento non meglio identificati, si sono resi protagonisti dell'acquisto della *MV AQUAMARIN* (56,969 DWT - Blt. 2012 Hantong - Man-Burmeister & Wain - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x36t) per circa USD 12.1 MLN. I valori del mercato della demolizione questa settimana si sono mostrati piuttosto in linea con quelli delle

settimane precedenti; il Pakistan si è affermato mercato di riferimenti avendo pagato 450 USD/LDT per le Bulker e 460 USD/LDT per le navi Containers, seguito dall'India che ha pagato 430 per le Bulker e 440 USD/LDT per le Tanker e dal Bangladesh con 430 USD/LDT per le Bulker e 440 USD /LDT per le Tankers. La Turchia ha infine nuovamente pagato 280 USD/LDT per le Bulker e 290 USD/LDT per le Tanker.

ALTRE NOTIZIE

Il mercato globale via mare del carbone termico è previsto in aumento di 48 milioni di tonnellate nel corrente anno a 974 milioni di tonnellate, il 5% in più su base annua. La previsione è emersa durante la Coaltrans Conference in India dove è stato affermato che il 2018 sarà un altro anno sostenuto per il mercato del carbone oltreché per altre materie prime. La domanda di carbone termico potrebbe superare l'offerta per effetto di aumentate importazioni da Paesi asiatici come India e Cina. Il mercato del carbone potrebbe presentare un deficit di fornitura di 10 milioni di tonnellate nel 2018 e un prezzo più alto potrebbe causare reazioni sul fronte dell'offerta ma la capacità di produzione non sarà sufficiente a soddisfare la maggiore domanda. I volumi correnti via mare richiedono importazioni da fornitori opportunisti come gli Stati Uniti. I produttori americani sono sensibili ai prezzi e i loro volumi di export diminuiscono insieme ai prezzi se il mercato internazionale si indebolisce. La produzione indonesiana sta aumentando ma il suo consumo è cresciuto per la maggiore domanda interna da parte delle centrali elettriche. Si prevede che l'export indonesiano raggiungerà nei prossimi tre anni poco più di 400 milioni di tonnellate. Nel lungo termine la domanda globale di carbone via mare supererà il miliardo di tonnellate, sostenuta dalle importazioni indiane. L'India, secondo maggiore importatore mondiale di carbone dopo la Cina, è prevista aumentare le sue importazioni nel corrente anno dopo aver registrato una diminuzione per due anni di seguito.

Le importazioni cinesi via mare di minerale di ferro, carbone e petrolio greggio sono aumentate sensibilmente nel 2017. In particolare, per il greggio e il minerale di ferro hanno raggiunto il quantitativo più alto mai registrato, ma anche il carbone ha toccato il livello più alto da tre anni. Per il minerale di ferro, le importazioni via mare sono aumentate del 4,7% nel 2017 in confronto al 2016, per un totale di 1.054 milioni di tonnellate superando il livello di 1.006 milioni di tonnellate dell'anno precedente. Il totale importato nel 2017 dalla Cina in tutte le modalità di trasporto è stato di 1.075 milioni di tonnellate, in confronto a 1.023 milioni di tonnellate nel 2016. I maggiori fornitori di minerale della Cina sono l'Australia con il 62%, il Brasile con il 21% e il Sud Africa con il 4%. Anche il carbone è stato di sostegno alla domanda di bulkcarrier con un aumento delle importazioni nel 2017 del 12% in confronto al 2016. Lo scorso anno la Cina ha

importato un totale di 228,5 milioni di tonnellate di carbone via mare, contro 204 milioni di tonnellate nel 2016. I maggiori fornitori di carbone della Cina sono l'Indonesia, l'Australia e la Mongolia con quote rispettivamente del 40%, 30% e 13%. L'aumento delle esportazioni americane di carbone verso la Cina a 3,1 milioni di tonnellate è di grande beneficio per il settore dei carichi secchi poiché impegna le bulkcarrier su lunghe distanze e fa aumentare le tonnellate-miglia. Per quanto riguarda il greggio, le importazioni della Cina sono aumentate sia come volumi che come distanze. Nel 2017 la Cina ha importato il 10% in più di greggio via mare rispetto al 2016 a 7,8 milioni di barili al giorno, da 7,1 milioni b/g nel 2016. Le importazioni complessive in tutte le modalità di trasporto sono state di 8,4 milioni b/g superando gli Stati Uniti che hanno importato 7,9 milioni b/g. Il 93% del greggio importato dalla Cina è arrivato via mare e i tre maggiori esportatori sono stati la Russia con il 14%, l'Arabia Saudita con il 12,4% e l'Angola con il 12%.

Il governo giapponese è intenzionato ad impedire ai costruttori sudcoreani di ridurre i prezzi delle nuove costruzioni a livelli in perdita mettendo in dubbio, in base alle normative anti-dumping della World Trade Organisation (WTO), la legalità delle garanzie di rimborso emesse dalle sue banche statali su tali ordinativi. La decisione potrebbe avere un impatto significativo sui prezzi delle nuove costruzioni mentre i grandi costruttori sudcoreani cercano di accumulare ordinativi dopo due anni di perdite record. La presa di posizione di Tokyo fa seguito alla decisione del Marine Finance Centre con sede a Pusan di allentare le sue linee guida sui prezzi delle navi e garanzie di rimborso. Il centro rappresenta i reparti di finanziamento marittimo di banche pubbliche come Korea Development Bank, Export-Import Bank of Korea, Korea Trade and Insurance Corp e Korea Asset Management Corp. Con una decisione che potrebbe preludere ad una nuova riduzione dei prezzi da parte dei cantieri sudcoreani, il centro ha dichiarato che riconoscerà per quest'anno le garanzie di rimborso emesse per contratti di costruzione anche se inferiori ai livelli delle sue linee guida correnti, con il rischio di approvare garanzie di rimborso per ordinativi in perdita. Il Ministero giapponese dei trasporti, infrastrutture e turismo ha inviato una lettera di tono sostenuto al Ministero sudcoreano del commercio, industria e energia affermando che i contratti in perdita contravvengono agli accordi anti-dumping del WTO e il governo non dovrebbe incoraggiarli. La lettera fa anche riferimento all'impatto in mercato sui prezzi delle nuove costruzioni e le severe conseguenze sull'eccesso di capacità del continuo sostegno a cantieri non remunerativi.

Sempre più armatori di petroliere stanno prendendo in considerazione la vendita per demolizione delle loro navi più vecchie. I valori del mercato dell'usato non si differenziano dai livelli ottenibili dai demolitori e l'incentivo a disfarsi di vecchie

VLCC è evidente. Almeno una quindicina di VLCC sono state offerte recentemente per demolizione. La combinazione di prezzi alti offerti dai demolitori, indebolimento dei noli e prossima entrata in vigore di nuove normative, rappresentano una decisione obbligata per gli armatori ad eliminare le VLCC più vecchie. Se verrà raggiunto il numero di 20 VLCC demolite entro il primo trimestre dell'anno, si può avere un'idea di quello che ci si può aspettare nell'intero anno. Secondo dati recenti, 194 VLCC nella flotta globale hanno 15 anni di età o più, di queste 35 superano i 20 anni. Se si tiene conto delle terribili condizioni del mercato dei noli, qualsiasi petroliera costruita nel 2000 o prima dovrebbe essere candidata alla demolizione. Qualora il Pakistan decidesse di revocare il bando all'importazione di petroliere, come è ampiamente previsto nel settore, il mercato potrebbe rapidamente rafforzarsi. Tuttavia, fin tanto che non si avrà un annuncio ufficiale, nulla può essere previsto, essendosi succedute negli ultimi 12 mesi numerose conferme e smentite. Se verranno riaperte le importazioni sarà necessario accertare le nuove normative e le nuove formalità che verranno imposte dalle autorità locali. Eventuali speculazioni su un rafforzamento dei prezzi sulla base della riapertura di questo mercato alla fine del mese, potrebbero far rischiare una grande esposizione qualora queste voci non diventassero realtà. Molte unità sono ora in mercato ma sembra esservi una mancanza di navi lavorabili in offerta per gli acquirenti. Le vendite sono molto competitive e danno l'idea che il mercato rimanga molto attivo anche se non è particolarmente trasparente, con molta disparità di prezzo da parte di ciascun acquirente. Da notare che varie unità acquistate cash all'inizio dell'anno rimangono invendute forse perché i mercati interni non sono così aggressivi come può sembrare. Nel frattempo, un'altra VLCC è stata venduta questa settimana portando il totale ad almeno 10 unità vendute dall'inizio dell'anno. Sembra sempre più chiaro che i prezzi non supereranno per ora i 500 dollari per tdl, come molti speravano. Le festività del nuovo anno cinese a partire da questa settimana potrebbero determinare un periodo più tranquillo in termini di offerta di navi con la possibilità per i mercati di stabilizzarsi con una rinnovata spinta sui livelli verso la fine di febbraio.

Il primo carico di greggio esportato su VLCC direttamente dal Louisiana Offshore Oil Port (LOOP) è partito questa settimana, confermando il costante sviluppo di infrastrutture nel Golfo americano per far fronte alle crescenti esportazioni del paese. Dopo una preparazione durata mesi, il più grande terminal petrolifero di importazione ha annunciato di aver effettuato modifiche alle strutture esistenti per poterle gestire nelle due direzioni, sia per caricare che per ricevere greggio. Le VLCC dovrebbero ora essere in grado di caricare e scaricare al terminal, collegato al sito di stoccaggio di Clovelly Hub, tramite un pipeline da 48 pollici di diametro con una capacità di 100.000 barili l'ora. Sebbene l'operatore del terminal non abbia indicato il nome della nave, si tratterebbe

della *Shaden* (298.750 dwt costr. 2017) della compagnia saudita Bahri che ha caricato al LOOP, una joint venture tra Marathon Pipe Line, Shell e Valero Energy. La nave aveva scaricato al LOOP un carico da Ras Tanura ed è stata noleggiata alla Shell per caricare allo stesso terminal greggio per propria necessità di raffinazione. Il recente sviluppo ha messo il LOOP in pole position per le crescenti esportazioni di greggio dal Golfo americano, mentre altri terminal come Corpus Christi stanno dragando i loro canali per ricevere navi più grandi. Da quando a fine 2015 fu revocato il bando alle esportazioni di greggio, gli Stati Uniti hanno aumentato le loro vendite a paesi stranieri sulla base della produzione di *shale oil*, ma il volume totale rimane limitato dalle infrastrutture per l'export. Sino ad ora, le VLCC non potevano caricare greggio senza operazioni di allibo al contrario, indebolendo l'economicità dell'*arbitrage* per le vendite su lunghe distanze verso l'Asia, sede di alcuni dei maggiori paesi consumatori del mondo. Nonostante le limitazioni, le VLCC hanno trasportato nel 2017 il 40% delle esportazioni americane, mentre Suezmax ed Aframax si sono spartite il resto quasi alla pari. Un grosso potenziale potrebbe essere sbloccato quando più terminal americani potranno caricare VLCC. Il LOOP potrebbe permettere l'esportazione di 350.000 barili al giorno entro la prima metà del 2018. L'ente americano Energy Information Administration prevede che la produzione americana di greggio sarà mediamente di 10,6 milioni di barili al giorno nel 2018, un record in confronto a 9,3 milioni b/g nel 2017. Un altro record di 11,2 milioni b/g potrebbe essere raggiunto nel 2019.

L'Opec e i suoi alleati hanno quasi raggiunto il loro obiettivo di eliminare l'eccedenza di greggio dai mercati ma i loro sforzi potrebbero essere vanificati dalle crescenti offerte degli Stati Uniti e di altri produttori. Le scorte di greggio nei Paesi sviluppati sono diminuite in dicembre da oltre sei anni poiché i tagli produttivi di Opec e Russia hanno avuto effetto. A eliminare il surplus ha anche contribuito un maggiore consumo e la International Energy Agency ha rivisto al rialzo le sue previsioni di crescita della domanda globale nel 2018 di circa 100.000 barili al giorno a 1,4 milioni di barili al giorno. Tuttavia, la strategia dell'Opec potrebbe rivelarsi controproducente poiché l'aumento dei prezzi ai massimi da tre anni è di stimolo ad una maggiore offerta dagli Stati Uniti. La produzione americana potrebbe presto superare quella dell'Arabia Saudita, maggiore produttore del cartello, e sorpassare entro la fine dell'anno la Russia come leader globale. Il messaggio principale della IEA è che il rapido aumento della produzione nei paesi non-Opec, primi fra tutti gli Stati Uniti, probabilmente supererà quello della domanda. Le scorte dei paesi industrializzati si sono ridotte al minimo dal novembre 2014. Superavano in dicembre di circa 52 milioni di barili la media di 5 anni, un calo dell'80% rispetto a un anno prima. Il mese scorso, l'Opec ha raggiunto una riduzione della produzione del 37% superiore agli impegni, secondo la IEA. Ma le scorte globali potrebbero cessare di

diminuire nella prima parte di quest'anno con l'arrivo di nuove disponibilità. La IEA ha aumentato le sue stime di crescita dell'offerta da parte di produttori non-Opec di circa 100.000 barili al giorno a 1,8 milioni b/g, pari all'incirca all'ammontare di produzione che l'Opec e i suoi soci si sono impegnati a tagliare.

Produzione ed esportazione di greggio dal Venezuela hanno continuato a diminuire negli ultimi mesi confermando un peggioramento della crisi in atto per l'industria petrolifera del Paese sudamericano. La produzione del Venezuela è stata in gennaio di 1,6 milioni di barili al giorno, la più bassa da decenni, in confronto a 1,65 milioni b/g in dicembre e 1,8 milioni b/g in novembre. Le esportazioni sono scese a 1,15 milioni b/g in dicembre prima di risalire a 1,3 milioni b/g in gennaio, sempre inferiori tuttavia al livello di 1,4 milioni b/g di novembre. Nonostante possieda le maggiori riserve petrolifere mondiali, il Venezuela ha registrato per anni la mancanza di investimenti e manutenzione dei giacimenti che hanno coinciso con un peggioramento della crisi socio-economica. Un totale di 31 navi, tra cui 15 petroliere da greggio e quattro Product Tanker nella flotta PDVSA, sono rimaste inattive in varie occasioni per almeno 14 giorni nell'anno terminato il 9 febbraio e questo significa che PDVSA non è stata in grado di gestire normalmente la sua flotta. Quando possibile, PDVSA ha scelto di vendere il suo greggio su base FOB, ma se deve impiegare le proprie navi rischia che queste vengano arrestate dai creditori. Le vendite di greggio venezuelano agli Stati Uniti continuano a diminuire mentre i carichi verso la Cina e l'India sono più stabili. Dopo aver imposto lo scorso anno sanzioni finanziarie alla PDVSA, Washington ha apertamente minacciato un embargo sul Venezuela incoraggiando un colpo militare contro l'amministrazione Maduro. Ipotizzando che gli Stati Uniti proibiscano le importazioni dal Venezuela, la domanda complessiva di petroliere potrebbe esserne favorita poiché gli Stati Uniti importeranno probabilmente più greggio pesante dal Medio Oriente mentre il Venezuela dovrà proporre i carichi all'Asia e in entrambi i casi questo farà salire le tonnellate-miglia.